



Maritim säkerhet:

En översikt av begrepp,
lagstiftning och forskning för
Försvarens behov

Stefan Lundqvist

Innehåll

Inledning.....	3
Begrepp (Definitioner).....	4
Sjöfartsskydd	4
Maritime Security (MARSEC).....	4
Maritime Security Operations (MSO).....	6
Piracy	8
Counter-piracy.....	8
Maritime Interception/Interdiction Operations (MIO)	9
Undersökning	9
Tematisk indelning av forskningsområdet	10
Utformning och tillämpning av internationell och nationell lagstiftning.....	10
Terrorism och piratverksamhet inom den maritima miljön.....	13
Säkerhetspåverkande åtgärders inverkan på de kommersiella aspekterna av internationell och nationell fraktverksamhet.....	16
Säkerhetspolitiska och diplomatiska aspekter på Maritime Security	20
Slutsatser och förslag till fortsatt forskning	23
Referensförteckning.....	25
Litteratur.....	25
Offentligt tryck	25
Internetkällor.....	26

Inledning

Diskussionen kring den maritima arenan och dess säkerhet har i den säkerhetspolitiska debatten sedan det kalla krigets slut intensifierats och vidgats till att förutom traditionella områden även omfatta den marina miljöns egenvärde. Insikten om mänsklighetens beroende av haven som en resurs för livsmedelsförsörjning och rekreation kompletterar nu traditionella transportbehov och utnyttjande av haven för maktprojektion eller försvar. Tillvaratagandet av det vidgade säkerhetsbegreppet, där principiellt icke-territoriella säkerhetsområden som ekologiska hot fått ökad betydelse, har påverkat innebörden av begreppet säkerhetspolitik.¹ 2009 års försvarsproposition uttrycker att säkerhetspolitisk analys kräver ett brett perspektiv avseende hot mot landets säkerhet, vilka betecknas som "föränderliga, gränslösa och komplexa" och förutom traditionella hot kan utgöras av pandemier, miljökatastrofer, informationsteknologiska hot och terrorism.² Denna förändring har tillsammans med hotbilden från transnationell terrorism och kriminalitet påverkat området maritim säkerhet, liksom begreppets internationella innebörd och tillämpning.

Försvarshögskolan har i sin offert till Försvarsmakten avseende 2010 års forskning i ämnet krigsvetenskap beskrivit forskningsuppdraget "Sjömakt och marina operationer ur ett svenskt perspektiv".³ I Försvarshögskolans interna projektbeskrivning av detta uppdrag, med bäring mot den forskning Försvarshögskolan offererar för år 2011, formuleras frågeställningarna "Vilka hot utgör terrorism i det internationella marina sammanhanget där Sverige kan tänkas verka?", samt "Vilka hot utgör piratverksamhet i det internationella sammanhanget där Sverige kan tänkas verka?".⁴ I syfte att förarbeta en djupare undersökning av dessa frågor kartlägger denna rapport hur organisationer av vikt för Försvarsmakten definierar och utnyttjar begrepp relaterade till maritim säkerhet. Rapporten kartlägger även litteratur och forskningsartiklar vilka behandlar internationell och nationell maritim lagstiftning, samt kategoriserar aktuell internationell forskning och debatt inom området maritim säkerhet.

I kartläggningen har jag valt ett explorativt förhållningssätt vid informationsinhämtning från myndigheter, litteratur, samt forsknings- och debattartiklar. Tillgång till International Maritime Organisation (IMO:s) biblioteksförteckning och dokumentdatabas har utgjort en central informationskälla i sökandet efter relevanta källor. Inledningsvis har jag genom studier av introducerande litteratur inom maritim säkerhet identifierat en tematisk indelning av forskningsområdet. Därefter har jag genom studier av IMO:s interna dokument identifierat viktiga aktörer som medverkat i utformningen av organisationens styrdokument, liksom internationellt uppmärksammade debattörer. Litteratur och artiklar utarbetade av dessa författare har därefter studerats och resultaten av genomförd textanalys och textjämförelser av forskning och debatt presenteras i den tematiska strukturen. Avslutningsvis presenteras i rapporten mina slutsatser och förslag till fortsatt forskning.

En andel av rapportens källor utgör därigenom artiklar och debattinlägg nedladdade från internet, till vilka jag ställer visst förtroende genom dess tillvaratagande i IMO:s biblioteksförteckning eller att de utgör myndigheters officiella hemsidor. Rapporten har

¹ André, Nils, 2002: *Säkerhetspolitik: Analyser och tillämpningar*, Norstedts Juridik AB, Stockholm, s. 39f.

² Proposition 2008/09:140: *Ett användbart försvar*, s. 28.

³ Försvarshögskolan, 2009-11-30, FHS beteckning 960/2009:5, s. 6f.

⁴ Försvarshögskolan, "Projektbeskrivning för FoT KrV 2010", s. 2.

genom sitt förhållningssätt en styrka i sin översiktliga bredd, men en svaghet i sin begränsade precision avseende urval och värdering av den litteratur och de artiklar som undersöks.

Svensk säkerhetspolitisk forskning inom den maritima arenan, maritim säkerhet, förefaller enligt mina eftersökningar vara tämligen begränsad.⁵ Mängden litteratur, artiklar, lagstiftning och övriga styrdokument vilka kan sorteras under det internationellt vedertagna begreppet *Maritime Security* är dock mycket omfattande. Jag avser därför fokusera på att granska och kategorisera litteratur, artiklar och internationella styrdokument vilka faller inom ramen för begreppet *Maritime Security*. För att tillgodose Försvarens behov eftersträvar jag dock att tillgodose ett svenskt perspektiv på forskningsområdet.

Begrepp (Definitioner)

Floran av begrepp och terminologi som används inom den maritima arenan och dess säkerhet är stor. Förståelsen för avgränsningen av dessa begrepps och facktermers betydelse varierar mellan olika organisationer och myndigheter, vilket avspeglar sig i den litteratur och de artiklar som företrädare från dessa publicerar. Kunskap om begreppsfloran och en medvetenhet om skillnader i begreppsförståelse innebär en minskad risk för missförstånd och underlättar helhetsförståelsen av forskningsområdet. Inledningsvis redovisas därför ett urval av begrepp och definitioner med betydelse för forskningsöversikten som olika myndigheter och organisationer valt att tillämpa. Redovisningen syftar till att utgöra en enkel kartläggning av dessa begrepp, vilka ligger till grund för de stipulerade begreppsdefinitioner som avgränsar urvalet av litteratur och artiklar för denna forskningsöversikt.

Sjöfartsskydd

I Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 725/2004, vilken utgjort grund för *lagen* (2004:487) *om sjöfartsskydd* samt *förordningen* (2004:283) *om sjöfartsskydd*, definieras begreppet *sjöfartsskydd* som "en kombination av förebyggande åtgärder som syftar till att skydda sjöfarten och hamnanläggningarna mot hot om avsiktliga olagliga handlingar".⁶ *Sjöfartsskydd* utgör därigenom en svensk översättning av EG:s begrepp *Maritime Security*. Noterbart är att skyddsobjektet i denna definition utgörs av sjöfart och hamnar. Begreppet *sjöfartsskydd* används i denna betydelse av svenska civila myndigheter som exempelvis kustbevakningen, sjöfarts- och tullverket.

Maritime Security (MARSEC)

Begreppet *Maritime Security* utgör ett begrepp som saknar en enhetlig vedertagen definition och som genomgått en förändringsprocess. Före 2001 innebar begreppet skydd av sjöfarens säkerhet mot yttre hot, inkluderande sjöröveri eller piratverksamhet. Efter attacken mot

⁵ Ett intressant exempel på ett svenskt perspektiv utgörs av Lars Wedins vetenskapliga artikel "En maritim strategi för Sverige", där författaren tillvaratar nationella aspekter av maritim säkerhet. Wedin, Lars, 2008: En maritim strategi för Sverige. I bihäfte till *Kungliga Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidsskrift*, Nr 5. Därutöver undersöker Philip Lagerdahl i en aktuell C-uppsats vid Förvarshögskolan Sveriges säkerhetspolitiska mål angående säkerhet i den maritima arenan. Lagerdahl, Philip, 2010: *Maritim säkerhet – en fråga om samarbete*, Stockholm, Förvarshögskolan.

⁶ Europaparlamentets och Rådets Förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:129:0006:0091:SV:PDF>. Nedladdad 2010-11-20.

World Trade Center 2001-09-11, inkluderas i begreppet vanligen även terrorism och hantering av problemområden såsom illegal migration, flyktingar, narkotikasmuggling, transnationell brottslighet och illgalt fiske.⁷ Amerikanska hamnanläggningar konstaterades efter den 11 september 2001 lida av omfattande säkerhetsbrister och vara sårbara för terrorattacker, vilket hanterades genom kongressens införande av ett nationellt regelverk, *Maritime Transportation Security Act*, 2002.⁸ Genom FN-organet International Maritime Organisations (IMO:s) utveckling av International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code år 2002, ett tillägg till 1974 års konvention för Safety of Life at Sea (SOLAS), omfattas nu även internationellt handelssjöfartens hamnanläggningar på ett tydligt sätt av begreppet.⁹ I USA har utvecklingen av nationell lagstiftning och regelverk inom *Maritime Security* fortsatt i en strävan att ge myndigheterna styrka att agera, vilket innebär en mer långtgående tillämpning av ISPS-kodens mekanismer.¹⁰

FN:s utbildnings- och forskningsinstitut (UNITAR) uppmärksammade området *Maritime Security* vid en konferens i samband med havsrättskonventionens (UNCLOS) 25-årsjubileum. United Nations Office of Legal Affairs/Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea konstaterade då avsaknaden av en juridisk definition av begreppet *Maritime Security*. Däremot beskrevs *Maritime Security* omfatta sex områden: Internationell fred och säkerhet, suveränitet/territoriell integritet/politiskt oberoende, säkerhet mot kriminalitet utförd i havsområden, säkerhet avseende resursutvinning i havsområden, miljöskydd respektive säkerhet för sjöfolk och fiskare.¹¹

EU-kommissionen definierar den övergripande målsättningen med EU:s policy avseende *Maritime Security* enligt följande: "To protect the citizens and our economies from the consequences of unlawful intentional acts against shipping and port operations."¹² Till skillnad från definitionen "the combination of preventive measures intended to protect shipping and port facilities against threats of intentional unlawful act",¹³ i EG:s förordning 725/2004 uttrycker denna definition ett specifikt syfte att skydda medborgare och ekonomier. Skyddsobjektet i EU:s definition av *Maritime Security* är därigenom förändrat – i denna är det samhället och medborgarna som skyddas från konsekvenserna av avsiktliga olagliga handlingar mot fartyg och hamnar. Begreppet *sjöfartsskydd* utgör i EU:s definition endast ett medel för att tillgodose *Maritime Security*. Här föreligger ett behov av att förändra svenska myndigheters användning av begreppet *sjöfartsskydd* som en svensk definition av begreppet *Maritime Security*.

⁷ Jacobsson, Marie, 2002: Om folkrätt och maritim säkerhet. I *Kungliga Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidsskrift* 206:4, s. 3-4.

⁸ Waldron, Jonathan K., Dyer, Andrew W., Rome Blank, 2005: *Maritime Security Handbook*, The Rowman & Littlefield Publishing Group, Inc., Maryland, s. 1.

⁹ McNicholas, Michael, 2008: *Maritime Security: An Introduction*, Butterworth-Heinemann, Burlington, s. 90.

¹⁰ Ibid, s.90 & 117ff.

¹¹ http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_25years/07unitar_doalos_2007.pdf.

Nedladdat 2010-11-11.

¹² http://ec.europa.eu/transport/maritime/security/security_en.htm. Nedladdat 2010-11-02.

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:129:0006:0091:EN:PDF>. Nedladdat 2010-11-11.

I denna översikt tillvaratas begreppet *Maritime Security* genom följande översättning av EU:s definition: Skydd av medborgare och samhällsekonomier från konsekvenserna av avsiktliga illegitima handlingar riktade mot sjöfart och hamnar.

Genom detta val av definition tillgodoses såväl den civila som militära dimensionen av maritim säkerhet i ett överordnat begrepp. Därtill innefattas såväl terrorism som kriminalitet. Vidare innefattas den förebyggande och avhjälpande verksamhet som genomförs av sjöfartsnäring samt civila och militära myndigheter, enskilt eller i gemensamma insatser/operationer. En svaghet i definitionen är att ytterligare ett internationellt begrepp i vissa fall skulle vara lämpligt för att beskriva de rent civila aspekterna av *Maritime Security* och dess åtgärder, i likhet med det militära begreppet *Maritime Security Operations*. Ett sådant begrepp existerar dock inte nationellt eller internationellt.

Mitt val av definition avgränsar det forskningsområde jag avser kartlägga samt inordnar militära insatser i form av *Maritime Security Operations* eller *Counter-Piracy Operations* som en del av *Maritime Security*.

Maritime Security Operations (MSO)

För marina stridskrafter relaterar begreppet *Maritime Security* starkt till genomförandet av operationer inom ramen för begreppet *Maritime Security Operations* (MSO). För närvarande pågår ett flertal marina insatser med uppgift att genomföra *Maritime Security Operations*. Exempel på sådana utgör de två sjöstyrkorna Combined Task Force (CTF) 150 och CTF-152, organiserade tillsammans med CTF-151 under en gemensam amerikansk ledning i Coalition Maritime Forces (CMF).¹⁴ CTF-150 har ett vidsträckt operationsområde, vilket förutom Adenviken även omfattar Röda havet, Arabiska havet och Omanbukten.¹⁵ CTF 151 genomför insatser i Adenviken och utanför Somalia.¹⁶ I Persiska viken återfinns CTF 152, som i likhet med CTF 150 bedrivs som en del av *Operation Enduring Freedom*.¹⁷ CTF 151, som organiserades i januari 2009, verkar inom ramen för FN-resolutionerna 1816, 1846 och 1851.¹⁸

I direkt samverkan med bl.a. CTF 151 verkar EU Naval Force (EU NAVFOR) under FN-mandat utanför Somalia genom operation *Atalanta*, vars huvuduppgifter är att skydda fartyg ur World Food Programme (WFP) och African Union Military Mission in Somalia (AMISOM), avskräcka, förhindra och avvärja piratattacker, samt övervaka områdets fiske.¹⁹ I denna styrka har Sverige tagit en aktiv och ledande roll under år 2009 och 2010 genom insatserna ME01 och ME02.²⁰ Även Nato medverkar i piratbekämpning och skydd av AMISOM:s logistikenheter i Adenviken under FN-mandat genom sin insats med Task Force 508 i operation *Ocean Shield*.²¹ FN tillgodoser ett forum, The Contact Group on Piracy off the

¹⁴ http://www.cusnc.navy.mil/cmf/cmf_command.html. Nedladdat 2010-11-10.

¹⁵ <http://www.cusnc.navy.mil/cmf/150/index.html>. Nedladdat 2010-11-04

¹⁶ <http://www.cusnc.navy.mil/cmf/151/index.html>. Nedladdat 2010-11-04.

¹⁷ http://www.cusnc.navy.mil/cmf/cmf_command.html. Nedladdat 2010-11-10.

¹⁸ Terry, James P: *Lawness in a failed state: the case for eradication piracy in Somalia*.

<http://www.smcm.edu/democracy/assets/documents/Lawlessness%20in%20a%20Failed%20State.pdf>.

Nedladdat 2010-11-10.

¹⁹ <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission>. Nedladdat 2010-11-04.

²⁰ <http://www.forsvarsmakten.se/sv/Internationella-insatser/Eunavfor--Somalia/>. Nedladdat 2010-11-11.

²¹ http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm?#ocean. Nedladdat 2010-11-10.

Coast of Somalia, för koordinering av de insatser, utförda av enskilda länder eller koalitioner, som verkar under FN-mandat.²² EU, Nato och den USA-ledda Coalition Maritime Forces (CMF) delar därutöver ordförandeskap för den militära koordineringsmekanismen Shared Awareness and Deconfliction (SHADE).²³

Inom ramen för US Naval Forces Central Command ledning av CMF insatser utanför Somalias kust kan därmed konstateras att piratbekämpning, i den internationella betydelsen *Counter Piracy*, behandlas som en delmängd i genomförandet av *Maritime Security Operations*. *Maritime Security Operations* definieras i US Navy konceptbeskrivning Naval Operations Concept 2010 (NOC 10) som "Those operations conducted to protect sovereignty and resources, ensure free and open commerce, and to counter maritime-related terrorism, transnational crime, piracy, environmental destruction, and illegal seaborne immigration".²⁴ Denna definition kompletterar därmed den betydelse av begreppet *Maritime Security* som FN och EU-kommissionen anger, genom att definiera *Maritime Security Operations* som ett militärt verktyg syftande till att tillgodose *Maritime Security*.

Begreppet *Maritime Security Operations* förefaller inte vara definierat inom FN, EU eller Nato. Däremot definierar Royal Navy *Maritime Security Operations* med motsvarande innebörd: "Maritime Security Operations set the conditions for security and stability in the maritime environment and complements the counter-terrorism and security efforts of regional nations. MSO deny illegal use of the maritime environment as a venue for attack or to transport personnel, weapons, or other material". Uppgifter till förband eller fartyg inom området *Maritime Security Operations* beskrivs kunna utgöras av att säkerställa rörelsefrihet för handelssjöfart på internationellt vatten, uppkalla och borda fartyg misstänkta för internationell terroristverksamhet, kriminalitet eller piratverksamhet, skydda marin infrastruktur, assistera fartyg i sjönöd eller som utsätts för piratangrepp och genomföra humanitär hjälpverksamhet.²⁵ Detta förstärker intrycket av att begreppet piratbekämpning kan definieras som en delmängd av det vidare begreppet *Maritime Security Operations*.

I denna översikt tillvaratas begreppet *Maritime Security Operations* med följande definition: Genomförande av marina operationer i syfte att säkerställa stabilitet och säkerhet i en maritim miljö, samt förhindra att sjöfart och maritima områden utnyttjas i syfte att främja kriminalitet eller terrorism.

Genom detta val av definition inordnas militära insatser i form av *Maritime Security Operations* eller *Counter-Piracy Operations* som en del av överordnade civila strategier och målsättningar syftande till att säkerställa *Maritime Security*.

²² http://www.un.org/News/briefings/docs/2010/100610_Piracy.doc.htm. Nedladdat 2010-11-10.

²³ <http://www.fco.gov.uk/en/global-issues/conflict-prevention/piracy/international-response>. Nedladdat 2010-11-10.

²⁴ <http://www.navy.mil/maritime/noc/NOC2010.pdf>, sid. 98. Nedladdat 2010-11-04

²⁵ http://www.royalnavy.mod.uk/operations-and-support/operations/united-kingdom-component-command-ukmcc/maritime-security-operations/*/changeNav/00h00100g00a009006/outputFormat/html/. Nedladdat 2010-11-03.

Piracy

Begreppet *Piracy*, vilket motsvarar de båda svenska översättningarna *piratverksamhet* och *sjöröveri*, är tydligt definierat i havsrättskonventionens (UNCLOS) artikel 101:²⁶

- a) "Varje olaglig våldshandling, kvarhållande eller plundring som besättning eller passagerare på privat fartyg eller luftfartyg begår för privata ändamål och som är riktat mot:
 - i) annat fartyg eller luftfartyg eller mot personer eller egendom ombord på sådant fartyg eller luftfartyg på det fria havet;
 - ii) fartyg, luftfartyg, personer eller egendom på en plats utanför någon stats jurisdiktion;
- b) Frivilligt deltagande i ett fartygs eller luftfartygs verksamhet med kännedom om de fakta av vilka följer att det är ett piratfartyg eller piratluftfartyg;
- c) Anstiftan till eller uppsåtlig medhjälp till handling som anges i a) eller b)."

En central aspekt och därtill en begränsning i havsrättskonventionens definition utgör att sjöröveri begränsas till handlingar utförda på "det fria havet", dvs. utanför staters exklusiva ekonomiska zon (EEZ). Därigenom begränsas även den rätt som havsrättskonventionen i artikel 105 tillmäter varje stat, att uppbringa ett piratfartyg, gripa personer ombord och beslagta den egendom som finns ombord, till att uteslutande avse "det fria havet".²⁷

Havsrättskonventionens definition utgör en vidareutveckling av skrivningarna i Genèvekonventionen 1958 om havsrätten.²⁸

I den av International Chamber of Shipping(ICS)/International Shipping Federation (ISF) utarbetade och av International Maritime Organisation (IMO) antagna *Best Management Practice* (2010) förtydligas definitionen av piratattack enligt följande:²⁹

"A piracy attack may include (but is not limited to) actions such as the following:

- 3.1.1 The use of violence against the ship or its personnel, or any attempt to use violence.
- 3.1.2 Attempt(s) to board the vessel where the Master suspects the persons are pirates.
- 3.1.3 An actual boarding whether successful in gaining control of the vessel or not.
- 3.1.4 Attempts to overcome the ship's self protection measures by the use of:
 - i. Ladders.
 - ii. Grappling hooks.
 - iii. Weapons deliberately used against or at the vessel."

I denna översikt tillvaratas begreppet *Piracy* enligt havsrättskonventionens definition.

Counter-piracy

Piratbekämpning kan genomföras som en renodlad insats i betydelsen *Counter-piracy* eller som en deluppgift inom ramen för det bredare begreppet *Maritime Security Operations*. Exempelvis upprättades CTF-151 i januari 2008 i ett direkt uttryckt syfte att genomföra

²⁶ SÖ 2000:1: *Förenta Nationernas havsrättskonvention Montego Bay den 10 december 1982 och avtalet om genomförande av Del XI i denna konvention New York den 28 juli 1994.*

²⁷ Ibid.

²⁸ Z Oya Özçayır, Piracy part I, *The Journal of Maritime Law*, vol. 15, 2009, s. 275.

²⁹ http://www.marisec.org/BMP%20book_high.pdf. Nedladdat 2010-11-17.

Counter-piracy Operations. CTF-151 avsåg därmed komplettera insatsen med CTF-150, med dess bredare uppgiftsställning avseende *Maritime Security Operations*.³⁰

I denna översikt tillvaratas begreppet *Counter-piracy* med följande definition: Genomförande av marina operationer i syfte att förebygga, förhindra och avbryta piratverksamhet, inkluderande gripande av förövare i syfte att möjliggöra rättslig prövning.

Maritime Interception/Interdiction Operations (MIO)

En huvudkomponent i *Maritime Security Operations* utgör *Maritime Interception/Interdiction Operations* (MIO). MIO har historiskt utgjort operationer utförda av en sjöstyrka i syfte att avleda, fördröja eller förstöra en motståndares ytstridsförmåga innan den kunnat projiceras mot egna styrkor. MIO utgör också en operationstyp som är starkt kopplad till upprätthållande av embargo och genomförande av blockader. Genom USA:s deklarerade krig mot terrorismen efter händelserna den 11 september 2001 har MIO blivit tidsmässigt utsträckta aktiviteter för sjöstyrkor.³¹

Nato definierar i AAP-6 *Maritime Interdiction Operations* som "An operation conducted to enforce prohibition on the maritime movement of specified persons or material within a defined geographic area."³²

US Navy ger en mer utförlig beskrivning av *Maritime Interception Operations* i dokumentet *Naval Operations Concept 2010*: "MIO monitor, query, and board merchant vessels to enforce sanctions against other nations such as those embodied in United Nations Security Council Resolutions and prevent the transport of restricted goods. Boarding teams comprised of Sailors, Marines, Coast Guardsmen and other law enforcement personnel are trained in visit, board, search, and seizure techniques and conduct specific missions in accordance with relevant authorities, laws, jurisdictions and capabilities."³³

I denna översikt tillvaratas begreppet *Maritime Interdiction/Interception Operations* genom följande översättning av Natos definition: Genomförande av operationer i syfte att med maktmedel upprätthålla utfärdade förbud av maritim transport av specificerade varor eller individer inom ett definierat geografiskt område.

Undersökning

Forskningsområdet *Maritime Security* spänner genom sin natur över ett stort antal forum av starkt varierande typ, en stor mängd litteratur och artiklar samt lagstiftning och standardisering inom forskningsområdets olika delområden. För att kunna ge en grundläggande översikt inom dessa områden indelar jag forskningsområdet i tematiska kategorier. Utifrån dessa kategorier beskriver och värderas därefter den litteratur, de forum och de artiklar som kartläggs. Slutligen ges mitt sammanfattande övergripande intryck av forskningsområdet och de utvecklingstrender som kan identifieras. På grund av den begränsade tid som ställts tillförfogande för undersökningens genomförande avgränsas den

³⁰ http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=41687. Nedladdat 2010-11-11.

³¹ Avsnittet bygger på Goure, Daniel, The Lexington Institute: *The Importance of Maritime Interdiction Operations*. <http://proceedings.ndia.org/6100/goure.pdf>. Nedladdat 2010-11-11.

³² <https://nsa.nato.int/protected/unclass/ap/aap6/AAP-6.pdf>, sid. 141. Nedladdat 2010-11-04

³³ <http://www.navy.mil/maritime/noc/NOC2010.pdf>, sid. 43. Nedladdat 2010-11-04

till de civila aspekterna av *Maritime Security*, vilka utgör en grund för genomförandet av stödande militära insatser inom området.

Tematisk indelning av forskningsområdet

Den första tematiska kategorin utgör utformning och tillämpning av internationell och nationell lagstiftning. Nästa tydliga kategori som framträder i litteraturen utgör terrorism och piratverksamhet inom den maritima miljön. Ytterligare en kategori utgör säkerhetspåverkande åtgärders inverkan på de kommersiella aspekterna av internationell och nationell fraktverksamhet. Den sista kategorin utgör säkerhetspolitisk och diplomatisk hantering av *Maritime Security*. Indelningen i dessa fyra tematiska kategorier är endast ett sätt att strukturera området, då de inte utgör distinkta kategorier utan delvis överlappar och är beroende av varandra.

Utformning och tillämpning av internationell och nationell lagstiftning

En central organisation för utformning och tillämpning av regelverk inom området *Maritime Security* utgör International Maritime Organisation (IMO), som är en internationell sjöfartsmyndighet och ett av FN:s fackorgan sedan inrättandet år 1958. Den medlemsstyrda organisationen, som har sitt säte i London, ska utgöra ett forum för internationellt samarbete kring regler och praxis som styr säkerheten till sjöss. Organisationen verkar genom antagande av konventioner och rekommendationer avseende sjösäkerhet, förhindrande av föroreningar från fartyg, transporter av farlig last samt ansvars- och skadeståndsfrågor. En viktig källa till information inom internationell lagstiftning utgör IMO:s officiella hemsida, där konventionstexter, rekommendationer och mötesprotokoll tillhandahålls i fulltextformat. Den officiella hemsidan tillhandahåller även rapporter, ett nyhetsmagasin, årsböcker över organisationens genomförda verksamhet samt en biblioteksförteckning över publicerade artiklar och litteratur, kategoriserad inom ett antal funktionsområden.³⁴ Organisationens hemsida utgör därmed en viktig informationskälla för forskningsområdet.

Genom sökningar i IMO:s biblioteksförteckning med ett relevant angivande av nyckelord och årtal kan relevanta artiklar och litteratur identifieras.³⁵ Efter kontoansökan, vilket utförs via hemsidan, medges tillgång till IMO:s databas för organisationens interna dokument, där de kan laddas ned i fulltextformat.

IMO tillgodoser i egenskap av FN-organ det internationella perspektivet på lagstiftning, förordningar och rekommendationer. IMO hanterar aktuella frågeställningar inom forskningsområdet. Ett exempel på detta utgör uppmärksammandet av gränsytan mellan internationell och nationell lagstiftning avseende lagföring av piratverksamhet. Sekretariatet vid IMO:s juridiska kommitté konstaterar i augusti 2009, efter informationsinhämtning från ett trettiotal medlemsländer, att endast ett fåtal av dessa införlivat havsrättskonventionens uttryckta definition av piratverksamhet i sin nationella lagstiftning. Därutöver saknar flertalet stater ett juridiskt ramverk för universell lagföring av sjöröveri enligt havsrättskonventionen. Slutsatsen som dras, vilken inkluderas i fortsatt beredning inom IMO, är att denna brist

³⁴ Avsnittet bygger <http://dagdok.org/fns-organisation/fns-fackorgan/imo.html>. Nedladdat 2010-11-14.

³⁵ IMO On-line Catalogue SeaLibrary utgör en förteckning över organisationens samling av böcker, konferensmaterial, IMO-dokument, artiklar och multimedia (Maritime Knowledge Centre).

riskerar att utgöra ett hinder för lagföring av individer som misstänks vara skyldiga till piratverksamhet.³⁶

I *The Journal of Maritime Law* har de juridiska aspekterna av piratverksamhet och piratbekämpning uppmärksammats i två artiklar under 2009 och 2010 av Z Oya Özçayir, författare och juridisk rådgivare vid IMO. Den första artikeln avhandlar 1982 års havsrättskonvention (UNCLOS) och 1988 års konvention för säker sjöfart (SUA), medan den andra artikeln avhandlar moderna juridiska initiativ avseende piratbekämpning.³⁷

I sin inledande artikel tydliggör Özçayir att piratverksamhet enligt havsrättskonventionens definition förutsätter att handlingarna utförts i syfte att uppnå privat vinning. Därigenom exkluderas piratliknande handlingar utförda med politiska motiv.³⁸ Özçayir konstaterar även att havsrättskonventionens skrivningar avseende dess tillämpning på fritt hav eller utanför en stats jurisdiktion, innebär att tolkningen av dess applicerbarhet inom en stats tilläggszon eller EEZ blir komplicerad.³⁹

I artikeln ger Özçayir även en bakgrundsbeskrivning av arbetet med 1988 års konvention för säker sjöfart (*The Convention for Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, SUA*), vilken bl.a. föregicks av gisslantagandet ombord på Achille Lauro år 1985. Eftersom terroristgruppen Palestinian Liberation Front hade politiska motiv för sitt handlande, uppmärksammades världssamfundet på att händelsen inte omfattades av havsrättskonventionens definition av piratverksamhet. Özçayir klarlägger SUA:s syfte att ingripa mot illegitima handlingar utförda mot fartyg eller fasta plattformar på kontinentalsocklarna. SUA reviderades år 2005, i skuggan av händelserna den 11 september 2001, och fick i tilläggsprotokollet en väsentligt bredare skrivning avseende de brott som omfattades av konventionen. Bland annat utgör nu frakt av vissa material, exempelvis material som kan utnyttjas vid framställning av biologiska, kemiska eller nukleära stridsmedel – alternativt färdiga vapenprodukter – ett brott mot konventionen. Vidare utgör transport av personer involverade i terroristaktiviteter ett brott mot konventionen och flaggstater har nu rätt att borda fartyg som utför, eller misstänks planera, brott mot densamma. Özçayir summerar i sin slutsats att behovet av effektiva resultat inom *Maritime Security* förutsätter att stater implementerar såväl havsrättskonventionen (1982) som den reviderade konventionen för säker sjöfart (2005).⁴⁰

Del två i Özçayirs artikelserie fokuserar på hur nationell och internationell lagstiftning tillämpas i pågående piratbekämpningsinsatser. Förutom en välformulerad redogörelse för de geografiska områden som omfattas av pirathot och pågående militära insatser, erbjuder artikeln en översikt av de mekanismer som inrättats för skydd av handelssjöfart samt en analys av de juridiska verktygens effektivitet och problemområden. Özçayirs klassificerar dagens piratverksamhet som organiserad kriminalitet med mekanismer som riskvärdering i förhållande till möjliga vinster. Piraternas framgångar har inneburit taktik- och organisationsutveckling i riktning mot ökad aggressivitet och villighet att angripa allt större

³⁶ IMO Legal Committee, Note by the Secretariat, 96th session, Agenda item 7, 20 August 2009. 2010-11-14.

³⁷ Z Oya Özçayir, Piracy Part I & 2, *The Journal of Maritime Law*, vol. 15, 2009 och vol. 16 2010.

³⁸ Z Oya Özçayir, Piracy Part I, *The Journal of Maritime Law*, vol. 15, 2009, s. 275.

³⁹ Özçayir, Piracy Part I, s. 276.

⁴⁰ Ibid, s. 279-282.

mål, med en oroande risk för framtida samordning med internationell terrorism. Özçayirs menar att ett tillräckligt kraftfullt agerande av världssamfundet skulle medföra en ökning av piraternas risktagning till en nivå som innebar att verksamheten skulle upphöra.⁴¹

De internationella och nationella rättssystemens förmåga att lagföra gripna pirater är enligt Özçayir begränsad, vilket medför en ovillighet bland stater med insatta militära fartyg att mer än tillfälligt hantera pirater som genomför brott mot fartyg flaggade i andra stater än den egna. Problemet exemplifieras med danska och brittiska marina styrkors frisläppande av gripna pirater efter att ha konfiskerat deras utrustning. Özçayirs framhåller orimligheten i att förlita sig på enskilda staters nationella rättssystem och resurser. Kenyas återkallade åtagande av beslutet att lagföra gripna pirater med hänsyn till brister i domstolsväsendet och överfulla fängelser framstår enligt Özçayirs som välgrundat. Problemet behöver istället hanteras genom internationellt samarbete.⁴²

Författargruppen Waldron m.fl. tillgodoser i *Maritime Security Handbook* (2005) en analys och beskrivning av det amerikanska nationella perspektivet på lagstiftning, förordningar och rekommendationer avseende fartygs- och hamnsäkerhet. Författarna fokuserar på tillämpningen av den amerikanska lagstiftning, "Maritime Transportation Security Act" (MTSA), som infördes 2002 och den kompletterande lagstiftningen "Coast Guard and Maritime Transportation Act", 2004. Det amerikanska regelverket är relativt långtgående och omfattar två huvudkategorier av åtgärder:⁴³

1. Ansvariga myndigheters insamling, bearbetning av information och underrättelser i syfte att utarbeta hot- och sårbarhetsanalyser avseende fartyg och hamnanläggningar.
2. Ansvariga myndigheters beordrande av lämpliga skyddsnivåer och tillämpning av i förväg fastställda säkerhetsplaner ombord på enskilda fartyg och i hamnanläggningar.

Waldron m.fl. *Maritime Security Handbook* utgör en detaljerad handbok i tillämpning av åtgärdskategori 2, utformning av säkerhetsplaner för fartyg och hamnanläggningar. En intressant svensk aspekt av MTSA utgör befogenheten för ansvarig minister vid Department of Homeland Security (DHS), under vilken US Coast Guard (USCG) normalt är underställd, att bedriva underrättelseinhämtning och analys enligt åtgärdskategori 1 för utländska hamnar som anlöps av fartyg på väg till eller från USA.⁴⁴ Ytterligare en aspekt av MTSA för Sverige att beakta utgör införandet av ett s.k. "International Port Security Programme" (IPSP). IPSP innebär att personal ur USCG, tillsammans med förbindelseofficerare från värdlandet, genomför inspektioner av utländska hamnanläggningar i syfte att värdera huruvida de uppfyller krav enligt MTSA eller IMO:s ISPS Code. Fartyg som besökt hamnar vilka inte uppfyller amerikanska eller internationella krav bedöms utgöra en förhöjd risk och omfattas av särskilda säkerhetsåtgärder vid anlöpande till amerikansk hamn.⁴⁵

⁴¹ Avsnittet bygger på Z Oya Özçayir, Piracy Part 2, *The Journal of Maritime Law*, vol. 16 2010, s. 161-168.

⁴² Ibid, s. 167f.

⁴³ Waldron, Jonathan K., Dyer, Andrew W., Rome Blank, 2005, *Maritime Security Handbook*, The Rowman & Littlefield Publishing Group, Inc., Maryland, s. 2.

⁴⁴ Ibid, s. 3 & 18.

⁴⁵ Ibid, s. 19ff.

McNicholas avdelar ett kapitel i *Maritime Security Handbook: An Introduction* i syfte att ge en översikt av innehållet och innebörden av internationella och amerikanska regelverk och program.⁴⁶ Författaren utgår i denna översikt från IMO:s internationella regelverk, ISPS Code och dess tillägg till Safety of Life at Sea (SOLAS). Därefter beskriver McNicholas det mellanstatliga organet World Customs Organisation (WCO) ramverk "WCO's Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade", med dess fyra standardiseringsområden: elektronisk lastinformation, riskhantering, tullinspektion av utgående frakter och ett enhetligt budskap till affärsvärlden. Läsaren får även en summarisk presentation av innehållet i den amerikanska lagstiftningen, MTSA.⁴⁷

McNicholas väljer att ta tydlig ställning för innehållet i ett amerikanskt initiativ benämnt "Customs-Trade Partnership Against Terrorism" (C-TPAT), etablerat år 2002 på initiativ av US Customs and Border Protection (CBP). Programmet, som beskrivs ingående, innebär ett frivilligt åtagande av ett säkerhetsprogram för sin del av handels- och logistikkedjan, har enligt McNicholas profilerat säkerhetstänkande som en avgörande konkurrensfördel inom produktions- och transportsektorn.⁴⁸ En presentation av 2006 års lag avseende hamnsäkerhet, "US Security and Accountability For Every (SAFE) Port Act" avslutar kapitlet. Lagen innebär bland annat krav på ett kodifierat system för och radiologisk scanning av fraktcontainrar vid import, ett biometriskt identifieringssystem för hamnarbetare, uppföljning av större handelsfartygs förflyttning på amerikanskt vatten och myndighetsöverskridande ledningscentraler vid högriskhamnar.⁴⁹

Terrorism och piratverksamhet inom den maritima miljön

Mängden litteratur och artiklar som innefattas inom detta tema är mycket omfattande, varför jag med hänsyn till tilldelad forskningstid endast kan presentera en relativt begränsad mängd litteraturhänvisningar.

McNicholas avdelar flera kapitel i *Maritime Security Handbook: An Introduction* åt piratverksamhet, kriminalitet och terrorism i den maritima miljön. Efter en kort historisk beskrivning av piratverksamhet och dess definition ger författaren en rad exempel på piratverksamhet, dess taktik och utvecklingstrender, samt försöken att begränsa och förhindra nya attacker. På motsvarande sätt redovisas metoderna för drogframställning och hur de logistiska systemen och metoderna för smuggling av dessa till Europa och USA. Avseende terrorism definierar författaren begreppet och inkluderar sakliga presentationer av hot och utvecklingstrender, terrorismens drivkrafter, konventionella vapen och massförstörelsevapen samt de sätt terrorister historiskt har infiltrerat maritima transportkedjor. En stor behållning med *Maritime Security Handbook: An Introduction* utgör, förutom en väl upplagd introduktion i genomförande av maritim fraktverksamhet, beskrivningarna av länkarna mellan piratverksamhet, organiserad brottslighet och terrorism.⁵⁰ Författaren oroas framförallt över den risk som han uppfattar i många stycken

⁴⁶ McNicholas: *Maritime Security: An Introduction*, s. 90.

⁴⁷ Ibid, s. 89-118.

⁴⁸ Ibid, s. 119-125.

⁴⁹ Ibid, s. 127ff.

⁵⁰ Ibid, s. 161-261.

redan utgör ett faktum – att terrorister kan utnyttja de effektiva logistiska nätverk för narkotikasmuggling som CIA bedömer vara framgångsrika i 90 % av sina smugglingsförsök.⁵¹

James J Carafano, Richard Weitz och Martin E Andersen presenterar i sin rapport *Maritime Security: Fighting piracy in the Gulf of Aden and beyond* en hotbildsanalys, amerikanska och internationella legala aspekter på kriminalitet och piratverksamhet, samt rekommenderar lösningar och strategier för den amerikanska politiska nivån. Rapporten, som publicerades i juni 2009, är utarbetad av The Heritage Foundation's Maritime Security Working Group, en del av ett forsknings- och utbildningsinstitut med konservativa politiska förtecken.⁵² Rapporten presenterar statistik som fram till år 2007 tydligt beskriver piratverksamhet som en allt vanligare företeelse i regionerna Sydamerika, Sydostasien, Fjärran östern och den dominerande regionen Afrika. Författargruppen framhåller risken för att de somaliska piraternas framgångar kan skapa resurser och inspirera nya grupper att inleda piratverksamhet. I rapporten framgår att container- och kemikaliefartyg utgör de vanligaste offren för piraternas verksamhet, medan bulk- och lös godsfraktande fartyg i likhet med oljetankers angrips i något färre antal. Rapporten ger en taktisk beskrivning av Adenvikens piratverksamhet, den landbaserade infrastruktur som understödjer piraterna och de transnationella nätverk som ansvarar för den kriminella "affärsverksamheten".⁵³

Författargruppen konstaterar att det lagliga utrymmet avseende piratbekämpning utanför Somalias kust är tillräckligt genom FN:s säkerhetsråds resolutioner 1846 och 1851, men att de inte ger mandat att uppbringa kapade fartyg i syfte att genomföra gisslanfritagning. De efterlyser därför internationella överenskommelser om ett aggressivare internationellt förhållningssätt och diplomatiska överenskommelser om lagföring, i likhet med det avtal som år 2009 varit i kraft mellan Storbritannien, USA och Kenya.⁵⁴

Rapporten presenterar även en analys av aktuella säkerhetslösningar inom området *Maritime Security*, där man lyfter fram de privata rederiernas ansvar för fartygens egen säkerhet och möjligheten att utnyttja privata säkerhetsföretag i egna fartyg som eskort genom riskfyllda områden – en lösning som uppges vara prövad med goda erfarenheter från Malackasundet. Författarna uppskattar att priset för förebyggande säkerhetsåtgärder kan vara lägre än kostnaden för förlorade frakter och kontraproduktiv utbetalning av lösensummor till pirater. Att piratbekämpning i första hand utgör upprätthållande av lag och ordning och har en polisiär karaktär gör att författarna för fram även för Sverige intresseväckande tankar om att den med fördel kan utföras av kustbevakningsfartyg istället för stridsfartyg.⁵⁵

⁵¹ McNicholas: *Maritime Security: An Introduction*, s. 262.

⁵² The Heritage Foundation presenterar sig som "a research and educational institution - a think tank - whose mission is to formulate and promote conservative public policies based on the principles of free enterprise, limited government, individual freedom, traditional American values, and a strong national defense."
<http://www.heritage.org/About>. Nedladdat 2010-11-16.

⁵³ <http://www.heritage.org/Research/Reports/2009/06/Maritime-Security-Fighting-Piracy-in-the-Gulf-of-Aden-and-Beyond>, s. 6-10. Nedladdat 2010-11-16.

⁵⁴ <http://www.heritage.org/Research/Reports/2009/06/Maritime-Security-Fighting-Piracy-in-the-Gulf-of-Aden-and-Beyond>, s. 11-12. Nedladdat 2010-11-16.

⁵⁵ Ibid, s. 13-16.

Donna J. Nincik⁵⁶ framför i artikeln "Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security", publicerad år 2009 i *Journal of Energy Security*, två oroande aspekter av piratverksamhet riktad mot energitransporter – risken att de ökar i antal och att fartygen med sin explosiva och miljöförstörande last kan komma att användas i terrrorsyfte. Nincik befarar att kriminella pirater kan radikaliserats till att bli terrorister eller välja att samarbeta med terroristorganisationer. Nincik uppmärksammar i artikeln uppgifter från IMO som indikerar att marina styrkor endast responderade i en tredjedel av vid 67 piratattacker under perioden januari till september 2008 utanför Somalia, och då oftast i en övervakande roll. Vidare framhåller hon den höga sårbarhet som olje- och gastankers har mot piratverksamhet genom fartygens låga fribord och begränsade manöverförmåga. Fraktfartyg har enligt Nincik endast två alternativ för att undvika piratangrepp, kostsamma förändringar av fraktrutterna eller säkerhetshöjande åtgärder ombord. Hon ställer sig dock tveksam till anlitan av säkerhetsföretag ombord på fraktfartyg, då obeväpnade sådana visat sig oförmögna att avvärja angrepp mot beväpnade pirater och att beväpnade säkerhetsstyrkor innebär en uppenbar risk för en eskalerad våldsanvändning av pirater. En fortsatt eskalering av piratverksamheten utgör därigenom enligt Nincik ett hot mot energisäkerheten.⁵⁷

Metoder för att reducera fraktfartygs sårbarhet mot piratangrepp är ett ämne som avhandlas i ett stort antal artiklar och debattforum. I samband med IMO:s genomförande av öppningsmötet för "The Contact Group on Piracy off the coast of Somalia" i januari 2009, presenterade International Chamber of Shipping (ICS) ett program för handelssjöfart benämnt "Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia". Programmet var brett förankrat i internationella samfund och intresseorganisationer som bl.a. International Maritime Bureau (IMB), International Union of Marine Insurers (IUMI) och International Association of Dry Cargo Ship Owners (INTERCARGO). Programmet omfattar analys och erfarenhetsutvärdering av 2008 års piratangrepp, rekommendationer för rederiers och enskilda fartygs planering och åtgärder inför passage in i riskområdet, fartygs åtgärder under transitering genom riskområdet, fartygs åtgärder vid kontakt med piratfartyg/båtar, fartygs åtgärder om det bordas av pirater samt besättningars uppträdande om fartyget bordas av militära styrkor. Programmet inkluderar även ett standardiserat rapportformat för uppföljning av inträffade piratattacker. Interaktionen med det av EU inrättade Maritime Security Centre (Horn of Africa) samt The United Kingdom Royal Navy's Maritime Trade Operations (UKMTO) utgör nyckelkomponenter i programmet.⁵⁸

ICS program för fartygssäkerhet mot piratangrepp har reviderats vid två tillfällen. Den senaste utgåvan, *Best Management Practices to deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area* (BMP3), utarbetad i juni 2010 omfattar nu även rekommendationer för uppträdande i det Arabiska havet. BMP3 är till skillnad från den första utgåvan grafiskt utvecklad, omfattar även en utvecklad terminologidel där innebörden av olika begrepp

⁵⁶ Nincik, Donna J., är Associate Professor and Chair, Department of Maritime Policy and Management California Maritime Academy, California State University.

⁵⁷ Avsnittet bygger på: http://www.ensec.org/index.php?option=com_content&view=article&id=180:maritime-piracy-implications-for-maritime-energy-security&catid=92:issuecontent&Itemid=341. Nedladdat 2010-11-16.

⁵⁸ IMO Maritime Safety Committee, MSC 86/18/2, 3 March 2009.

definieras, samt instruktioner för fartyg sysselsatta med fiske i Adenviken eller utanför Somalias kust.⁵⁹

I ett anförande vid *MARSEQ's Combating Piracy Conference* i Singapore under januari 2010 utvecklade Llew Russell, Chief Executive Officer of Shipping Australia Ltd., sin organisations uppfattning om behovet av Australiens fortsatta engagemang avseende piratbekämpning. I sitt tal exemplifierar Russel några av de piratattacker som genomförts under 2007 och 2008 mot australiensiskt flaggade last- och passagerartrafik, vilka avvärjts eller resulterat i stora lösensummor till de angripande piratorganisationerna. Russel framhåller den reducering av handelssjöfart genom Suezkanalen som piratverksamheten vid Afrikas horn förorsakat, till förmån för kostnadskrävande omdirigering runt Godahoppssudden. Han lyfter även fram de ökade kostnader i bemanning och försäkring av fartygen som passage genom Adenviken medför, samt den inneboende nödvändigheten av en fungerande riskhanteringsprocess.

Ur ett svenskt perspektiv är Russells värdering av de marina styrkornas insatser intressant. Russell är mycket positiv till effekten av de marina styrkornas närvaro i Adenviken och framhåller särskilt värdet av Japans insatser. Russell konstaterar dock att de marina styrkornas förmåga och vilja att genomföra bordning av kapade fartyg är låg, vilket föranleder osäkerheter kring IMO:s instruktioner till fartygsbesättningar att vid framgångsrik bordning invänta militär fritagning i ett skyddat utrymme. Omhändertagandet av sjömän som utsatts för piratattacker och blivit offer för gisslansituationer, samt deras anhöriga, utgör enligt Russell ett eftersatt område för såväl handelssjöfarten som de militära styrkorna på plats.⁶⁰

Säkerhetspåverkande åtgärders inverkan på de kommersiella aspekterna av internationell och nationell fraktverksamhet

Internationell handelssjöfart präglas av en multinationell karaktär där fartyg kan vara ägda av redare i ett land, registrerat (flaggat)⁶¹ i ett annat, bemannat med personal med olika nationaliteter, förande en varierande last med komplicerade ägarförhållanden vilken hanteras i ett flertal transportled över land och hav.⁶² Redaktörgruppen Rupert Herbert-Burnes, Sam Bateman och Peter Lehr utvärderar i *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, med stöd av en författargrupp om 27 sakter, effekterna av de omfattande internationella, regionala och nationella säkerhetsarrangemang som införts för handelssjöfarten, förändringar i maritim lagstiftning och deras ekonomiska och personella påverkan på internationell och nationell maritim fraktverksamhet.⁶³ Redaktörgruppen framhåller vidden av de radikala förändringar vilka genomförts under en mycket kort tidsperiod inom området *Maritime Security* som en reaktion på terrorattentaten den 11 september 2001. Åtgärderna, som enligt gruppen i stor utsträckning drevs fram nationellt och internationellt av USA, har dock förutom ökad säkerhet även inneburit ytterligare

⁵⁹ IMO Maritime Safety Committee MSC.1/Circ.1337, 4 August 2010.

⁶⁰ Avsnittet bygger på: http://www.shippingaustralia.com.au/Portals/57ad7180-c5e7-49f5-b282-c6475cdb7ee7/Sp_MARSEQPiracy.pdf. Nedladdat 2010-11-16.

⁶¹ SOU 2003:72, bilaga 3, s. 269.

⁶² OECD:s rapport, *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, 2003, s. 5. <http://www.oecd.org/dataoecd/19/61/18521672.pdf>. Nedladdad 2010-11-19.

⁶³ Herbert-Burnes, Rupert, Bateman, Sam, Lehr, Peter, 2009: *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Auerbach Publications, Taylor & Francis Group, LLC, Boca Raton.

handelshinder och en tung ekonomisk börda för exporterande utvecklingsländer.⁶⁴ Den initiala framgången avseende den internationella implementeringen av IMO:s ISPS Code, har dock enligt medförfattarna Raymond och Morriën visat sig vara av temporär natur. Raymond m.fl. menar att orsaken till dessa båda implementeringsaspekter är att koden endast stipulerar ett ramverk av säkerhetsåtgärder, utan kvalitetsnormer och externa kontrollmekanismer, och är avgränsad i sin tillämpning till fartyg vars bruttodräktighet överstiger 500 ton. För många rederier har kodens krav, som enligt Raymond m.fl. utgör en i grunden idealt avpassad struktur för hantering av maritima säkerhetsfrågor, därför blivit en ren rutinfråga med en mycket begränsad kvalitet i sin tillämpning.⁶⁵

Redaktörgruppen menar även att sjömansyrket, med de nya begränsningarna avseende hamnpermissioner och starkt ökade mängden säkerhetsuppgifter ombord, blivit mindre attraktivt. I kombination med trenden att utesluta sjömän med muslimsk övertygelse leder svårigheten att rekrytera erfarna besättningar till bemanningsproblem för rederierna, vilket riskerar att resultera i brister inom sjösäkerheten.⁶⁶ Införandet av biometriska identitetshandlingar för all personal inom sjöfarten uppfattas av redaktörgruppen inte endast begränsa sjömannens rörelsefrihet och tillgång till välfärdsinrättningar i hamnarna, utan också utgöra en stor börda för de personalförsörjande utvecklingsländerna.⁶⁷

Medförfattaren Martin Murphy utvärderar införandet av tekniska system syftande till att säkerställa en maritim sjölägesbild (*Maritime Domain Awareness*, MDA), vilket utgör ett av USA prioriterat område. De viktigaste systemen utgör enligt Murphy fartygens *Automatic Identification System* (AIS) för fartyg med bruttodräktighet överstigande 300 ton, respektive *Long Range Tracking and Identification System* (LRIT) för alla fartyg som omfattas av SOLAS. AIS utgör enligt Murphy huvudsakligen ett lokalt system för navigationssäkerhet och sjöräddning, då den okodade men kostnadsfria VHF-signalens räckvidd är begränsad (20 M), sändningens fartygsdata kan manipuleras och systemets täckning huvudsakligen begränsas till Europas och Nordamerikas kuster.⁶⁸ Det satellitbaserade LRIT-systemet erbjuder högre informationssäkerhet och en ytterst begränsad informationsmängd, som till en inte obetydlig kostnad regelbundet sänds i slumpmässigt paketerad form från fartyg till kuststaternas landbaserade mottagare. Murphy argumenterar för att övervärdera systemens förmåga. En kombinerad användning av AIS och LRIT innebär enligt Murphy att fartygsinformation tillgodoses för inkorporering i en sjölägesbild, men de kräver bearbetning och analys för att kunna utgöra trovärdiga underrättelser i en strävan att tillgodose MDA. Fartygets befälhavare kan välja att stänga av systemen och fartygens sändningsutrustning kan överföras mellan olika fartygsenheter. Murphy betonar att MDA förutsätter ett utökat samarbete mellan stater, vilket förutsätter ömsesidiga förtroenden och förmåga att tygla sina egna politiska strävanden för det gemensamma bästa.⁶⁹

Redaktörgruppen väljer att genom medförfattaren, Captain(N) Russel Pegg (UK MoD), förmedla en genomgående positiv bild av marina styrkors förmåga att stödja kommersiell handelsjöfart inom området *Maritime Security*. Pegg beskriver översiktligt konceptet *Naval*

⁶⁴ Herbert-Burnes m.fl.: *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, s. xxi.

⁶⁵ Ibid, s. 3-7.

⁶⁶ Ibid, s. xxii.

⁶⁷ Ibid, s. xxvi.

⁶⁸ Ibid, s. 14-17.

⁶⁹ Ibid, s. 17-25.

Coordination and Guidance for Shipping (NCAGS) och det associerade *NATO Shipping Centre* (NSC) för koordinering av handelssjöfart i områden som kontrolleras av marina Nato-styrkor. Han beskriver även Nato-operationen *Active Endeavour* i Medelhavet avseende syfte och genomförande samt marknadsför CTF 150, 152 och 158 *Maritime Security Operations* (MSO) värde för handelssjöfarten. Pegg avslutar med att framhålla förändringsbehovet av såväl militär som civila organisationskultur i riktning mot ett ökat samarbete för att säkerställa *Maritime Security*.⁷⁰ Temat återkommer genom medförfattaren Robert Snoddon (Royal Navy), som vidareutvecklar hur Nato militära koncept MSO bidrar till att bekämpa terrorism och kriminalitet i termer av piratverksamhet, flyktingsmuggling och människohandel.⁷¹

Genomförandet av säkerhetshöjande åtgärder kan även innebära att graden av uppfattade risker och hot ökar, en mekanism som oron kring världens transporter av kondenserad naturgas (LNG) exemplifierar. Detta utgör fokus i Peter Martins bidrag i *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, där han redogör för den historiska bakgrunden till nuvarande koncept för hantering och distribution av LNG samt resultatet av riskhantering som industrin genomfört i samarbete med bl.a. IMO. Martins framhåller distributionskedjans höga säkerhetsnivå och beskriver de åtgärder som distributionskedjans säkerhetsprogram iakttar för att förhindra de risker som förknippas med hanteringen, vars värsta scenario utgör ett större utsläpp med intensiv poolbrand som följd. Han exemplifierar den psykologiska uppfattningen av hot med staten Californias avslag avseende etablering av en LNG-terminal utanför Cabrillo Port år 2007, trots industrins ambitiösa tillvaratagande av samtliga säkerhetsregler från bl.a. IMO. Enligt Martins utgjorde allmänhetens oro för ett realiserande av en orolig förespeglad bild av en terroristattack, där en LNG-tanker utnyttjas som en enorm flytande bomb vilken bringas att detonera i en hamnanläggning, ett hinder för myndigheternas positiva beslut. Martins drar slutsatsen att myndigheternas avslag avseende Cabrillo Port belyser två mekanismer: den politiska hävstångseffekten av att framhålla verklig eller upplevd risk för maritim terrorism respektive relationen mellan säkerhetsstandarder, kommersiella krav och allmänhetens oro.⁷²

De problem och utmaningar som redaktörgruppen i *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* konstaterar år 2009, bekräftar i stort de farhågor som Andree Kirchner uttrycker i artikeln "Maritime Security: Consequences for the Maritime Transport Industry", publicerad i *Ocean Yearbook 19, 2005*.⁷³ I artikeln presenterar Kirchner översiktligt utvecklingen av juridiskt bindande konventioner inom området *Maritime Security* och dess konsekvenser för den marina transportindustrin.⁷⁴

Kirchner förutspår i artikeln stigande fraktkostnader till följd av de höjda säkerhetsambitionerna för fartyg och hamnar, utveckling av skadlig misstänksamhet mellan vissa personalgrupper till följd av kravet på vaksamhet mot terrorism, begränsningar i urvalet av personal för rekrytering och problem vid tillämpning av de utökade säkerhetsrestriktionerna för sjömän och deras anhöriga i hamnområden. Kirchner argumenterar i artikeln för att bördan av kostnader för maritima säkerhetsåtgärder borde

⁷⁰ Herbert-Burnes m.fl.: *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, s. 29-37.

⁷¹ Ibid, s. 277-284.

⁷² Ibid, s. 159-167.

⁷³ Andree Kirchner, 2005: *Maritime Security: Consequences for the Maritime Transport Industry*, *Ocean Yearbook 19*, The University of Chicago, s. 299-309.

⁷⁴ Ibid, s. 299-307.

fördelas inom det internationella samfundet och inte endast belasta den maritima transportindustrin. En terroristattack mot sjöfarten skulle enligt Kirchner utgöra en attack mot det internationella samhällets livlina. Kirchner tvivlar även på de nya konventionernas förmåga att förebygga en terroristattack, däremot bedömer han att de kommer att ha en positiv effekt på hotet från piratattacker – vilket enligt författaren utgör ett väsentligt större hot mot den maritima transportindustrin.⁷⁵

Att de säkerhetsmässiga regelverken är kostsamma och på ett påtagligt sätt påverkar maritim sjöfart innebär även en levande debatt i ämnet inom olika sjöfartsorganisationer. Ett exempel utgör Llew Russells, Chief Executive Officer of Shipping Australia Ltd., anförande vid National Shipping Industry Conference i juni 2009. Där utvecklade Llew Russell, sin organisations uppfattning om den ökande bördan av säkerhetsmässiga regelverk som läggs på den maritima transportindustrin.⁷⁶ Russell tog i sitt anförande referens till en rapport från den australiensiska produktivitetskommissionen under år 2006.⁷⁷ Enligt Russell noterades i rapporten att den australiensiska regeringen utsattes för ett förhöjt tryck att agera utifrån kortlivade intensiva mediakampanjer. Russell argumenterade för att myndigheternas ambition att visa handlingskraft medförde negativa konsekvenser för den maritima industrin. Han identifierade en störande trend i australiensiska myndigheters införande av regler på transportkedjans representanter, i de fall där industrin inte visade tillräcklig reformvilja. Avseende *Maritime Security* framhöll Russell behovet av att revidera det 18 månader gamla visumkravet för utländska fartygsbesättningar i Australien, med beaktande av att Australien infört systemet som den andra nationen i världen. Russell avslutade sitt anförande med att australiensisk maritim sjöfart behövde färre men effektivare föreskrifter.⁷⁸

Att den globala nedgången i världsekonomin under 2009 starkt påverkat den maritima transportindustrin är något som uppmärksammas i FN-organet United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) årliga rapport "Review of Maritime Transport" 2009.⁷⁹ I rapporten konstateras ett direkt samband mellan industriproduktion, ekonomisk tillväxt, global handel maritim transportverksamhet.⁸⁰ Rapporten förutspår, med hänsyn till den globala ekonomiska nedgången, en utmanande framtid för sjöfartsindustrin och internationell sjöfart.⁸¹ Utvecklingen i Adenviken, genom det som rapporten benämner som piratverksamhet utmaning av säkerhet till sjöss, konstateras ha fört frågan om *Maritime Security* till den internationella debattens främsta led. Rapporten sätter detta problems ekonomiska direkta och indirekta implikationer, såsom höjda försäkringspremier, omdirigering och kostnader för säkerhetsarrangemang, i relation till en övrigt ekonomiskt ansträngd sjöfartsnäring.⁸²

⁷⁵ Avsnittet bygger på Kirchner: *Maritime Security: Consequences for the Maritime Transport Industry*, *Ocean Yearbook* 19, s. 307ff.

⁷⁶ <http://www.shippingaustralia.com.au/DesktopDefault.aspx?tabid=123>. Nedladdat 2010-11-16.

⁷⁷ The Productivity Commission is the Australian Government's independent research and advisory body on a range of economic, social and environmental issues affecting the welfare of Australians. <http://www.pc.gov.au/>. Nedladdat 2010-11-19.

⁷⁸ Författarens kommentar: Australiens MCV-program utgör en kopia av USA:s C1/D Visa Program.

⁷⁹ http://www.unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf. Nedladdat 2010-11-19.

⁸⁰ Ibid, s. 4.

⁸¹ Ibid, s. 7.

⁸² Ibid, s. 9ff.

Säkerhetspolitiska och diplomatiska aspekter på Maritime Security

Via IMO:s biblioteksförteckning ges uppslag till sökning av artiklar i andra databaser.⁸³ Ett exempel på denna typ av dokument utgör förteckningen av Ellen Laipsons och Amit Pandyas artikel *The Indian Ocean: Resource and Governance Challenges*, med temat utmaningar avseende resurs och styrelseformer för havsområden i den Indiska oceanen, utgiven av The Henry L. Stimson Center, Washington.⁸⁴ Laipsons och Pandyas identifierar i sin artikel den Indiska oceanen med dess kuststater som en kritisk arena för dagens globala säkerhetspolitiska utmaningar. Omfattande naturresurser med därtill relaterade motsättningar mellan kuststater och starka icke-statliga aktörers handelsintressen blandas med organiserad marin kriminalitet, stormakters säkerhetspolitiska intressen och ett stort antal staters marina närvaro. Havsrättskonventionens möjlighet till utökning av kuststaters exklusiv ekonomisk zon till 200 M innebär ökade utmaningar för delvis underutvecklade nationella och regionala styrelseformer, vilket riskerar leda till att stater tillgodoser sina kortsiktiga nationella intressen på bekostnad av långsiktig ekologisk uthållighet och politisk stabilitet. Fortsatt internationell närvaro av marina styrkor i regionen utgör fortsatt en viktig komponent för diplomati, krishantering och stöd vid naturkatastrofer. Författarna adresserar i artikeln frågan om möjligheten att differentiera hanteringen av de aktuella säkerhetspolitiska hoten utifrån analysnivåer definierade i "det vidgade säkerhetsbegreppet", med nationella, regionala respektive internationella resurser.⁸⁵ I sina slutsatser lyfter författarna fram att ekonomiska, miljömässiga och säkerhetspolitiska frågor interagerar i den Indiska oceanen på ett dynamiskt och potentiellt destruktivt sätt. Författarna efterlyser en långsiktig säkerhetspolitik och maritimt samarbete i regionen som på ett bättre sätt tillvaratar en civil/militär helhetssyn (Comprehensive Approach).

Kwa Chong Guan och John K. Skogan sammanställer i boken *Maritime Security in Southeast Asia* ett antal artiklar författade av en tiotal norska och singaporienska forskare avseende säkerhetspolitiska utmaningar i Sydostasien och vidtagna åtgärder inom området Maritime Security.⁸⁶ Redaktörerna framhåller, i likhet med Laipson och Pandyas, Sydostasiens centrala betydelse för global säkerhet och betydelsen av att tillgodose *Maritime Security* i regionens sjötrafikleder (Sea Lines of Communications (SLOCs)). Öppna och säkra sjötrafiklederna är en förutsättning för det redaktörerna betecknar som en ny globaliseringscykel i Sydostasien, där nationalstater såsom Indonesien och Filippinerna genom havsrättskonventionens tilldelning av exklusiva ekonomiska zoner utvecklas till att bli skärgårdsstater. Utmaningen för Sydostasiens stater uppges bestå i att säkra och förvalta dessa nya intresseområden och att bilägga de mellanstatliga tvister som existerar, framförallt i den Syd kinesiska sjön. Redaktörerna framhåller även behovet av att säkerställa att den pågående uppbyggnaden av marin förmåga i Indiska oceanen och Syd kinesiska sjön inte leder till säkerhetspolitiska dödlagen.⁸⁷ Artiklarna i boken avhandlar ett flertal aspekter på temat Sydostasiens säkerhetspolitiska utmaningar och det internationella samfundets gensvar, samt inkluderar redaktörernas kommentarer och reflektioner.

⁸³ <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>.

⁸⁴ http://www.stimson.org/images/uploads/research-pdfs/Indian_Ocean-Chapter_6_Laipson.pdf. Nedladdat 2010-11-14.

⁸⁵ För en fördjupad redovisning av hotsektorer och säkerhetspolitiska analysnivåer, se Buzan, B. m.fl., 1998: *Security: A New Framework for Analysis*, Lynne Rienner Publishers, Inc., Colorado.

⁸⁶ Guan, Kwa Chong och Skogan, John K., 2007: *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, New York.

⁸⁷ Ibid, s. ix.

Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs utgör en akademisk tidskrift som utkommer kvartalsvis, med fokus på regionala maritima frågor. Förutom Australiens närområde spänner 2009 och 2010 års artiklar över Asien, Stilla havet och Indiska oceanen, men inkluderar även aktuella globala maritima problem- och fokusområden.⁸⁸ Principal Research Fellow Lee Corder vid Australian National Centre for Ocean Resources and Security, argumenterar i artikeln "Maritime security in the Indian Ocean Region: Compelling and convergent agendas" för det brådskande behovet av att tillgodose en trovärdig säkerhetsordning i regionen kring Indiska oceanen och att öka ansträngningarna för att säkerställa Maritime Security. I artikeln, som publicerades under våren 2010, lyfter Corder fram ett antal faktorer som bidragande till regionens säkerhetspolitiska omvälvning: Kinas och Indiens expanderande och konkurrerande intressesfärer i Sydostasien, osäkerhet kring traditionella säkerhetspolitiska frågor som fri sjötrafik och resursutvinning, samt områdets långtgående ekologiska utmaningar som en följd av klimatförändringar, befolkningstillväxt och industrialisering.⁸⁹

Till skillnad från Laipson m.fl. och Guan m.fl. är Corder i sin artikel mer alarmistisk avseende det han uppfattar utgöra en ökande säkerhetspolitisk osäkerhet och spänning mellan Indien och Kina. Corder framhåller regionens ekologiska, befolkningsmässiga och resursmässiga (energi, mat, vatten, klimatpåverkan) utmaningars potential att utlösa väpnade konflikter och äventyra regionens *Maritime Security*.⁹⁰ I artikeln ger författaren en kortfattad analys av Indiens och Kinas säkerhetspolitiska ambitioner i regionen, de båda staternas kraftigt ökande resursbehov och militära upprustning samt det potentiellt farliga säkerhetspolitiska dilemma som han bedömer är under utveckling.⁹¹ Författaren är skeptisk till förändringskraften i de regionala initiativ som tas av olika stater och samverkansorgan, då de inte beaktar en helhetssyn på regionen och i olika utsträckning exkluderar underregioner beroende på initiativtagarnas särintressen. Istället efterlyser Corder ett internationellt helhetsgrepp med kraftfull internationell medverkan i syfte att säkerställa *Maritime Security* i regionen.⁹² De stora kostnaderna för en sådan insats skulle enligt Corder kunna fördelas och motiveras av sjötrafikens omfattning i Indiska oceanen, vilken utgör två tredjedelar av världens oljetransporter, en tredjedel av all bulklast och hälften av världens containerfrakt.⁹³

Ur ett svenskt perspektiv utgör Corders analys av piratbekämpningsinsatserna vid Afrikas horn relaterat till regionen kring den Indiska oceanen en intressant infallsvinkel. Corder konstaterar att insatserna vid Adenviken fått stor uppmärksamhet och att rederiernas försäkringskostnader tiofaldigats, resulterande i ökade fraktkostnader. Insatserna har dock även inneburit ett unikt internationellt samarbete mellan västeuropeiska stater och Indien, Kina, Japan, Ryssland och Malaysia. Detta samarbete framhåller Corder som ett positivt prejudikat inför kommande utmaningar i den fulla utsträckningen av den Indiska oceanen.⁹⁴

⁸⁸ <http://aama.asn.au/download/AJMOAcatalogue.pdf>. Nedladdat 2010-11-16.

⁸⁹ Avsnittet bygger på Corder, Lee, 2010: Maritime security in the Indian Ocean Region: Compelling and convergent agendas. I *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, Vol 2(1), s. 16.

⁹⁰ Ibid, s. 16-20.

⁹¹ Ibid, s. 20f.

⁹² Ibid, s. 26f.

⁹³ Ibid, s. 22.

⁹⁴ Ibid, s. 22f.

James Kraska⁹⁵ och Brian Wilson⁹⁶ uttrycker i debattartikeln "Diplomatic Efforts Against the Gulf of Aden Pirates", publicerad år 2009 i *Harvard International Review*, sin uppfattning om behovet av att genom diplomatiska kanaler säkerställa en uppbyggnad av regionala samverkansorganisationer för att nå en långsiktig lösning på piratverksamheten utanför Somalia.⁹⁷ Författarna framhåller piratverksamhetens ursprung i Somalias karaktär av en misslyckad och laglös statsbildning, vilket innebär att pirater kan skörda frukterna av sina byten utan att ställas inför rätta.

Att återställa Somalia till en rättstat utgör enligt författarna den rätta lösningen på piratverksamheten vid Afrikas horn, vilket förutsätter ett diplomatiskt agerande där intilliggande stater intar en aktiv roll. Kraska och Wilson framhåller i sin artikel ett framgångsrikt regionalt exempel hämtat från Afrikas västkust, där The Maritime Organisation of West and Central Africa (MOWCA) med internationellt stöd etablerade fyra kustbevakningsområden för Väst- och Centralafrika under central ledning i flera av medlemsstaterna. MOWKA:s verksamhet omfattar det fulla spektret av insatser inom området *Maritime Security*, vilket enligt författarna borde vara en framgångsrik modell även för staterna kring Adenviken. Författarna understryker även behovet av att utverka en global överenskommelse om lagföring av pirater, då ägar- och redarförhållanden kan vara komplicerade och att ha motstridiga intressen vid en rättegång.⁹⁸ Kraska och Wilson sammanfattar i artikeln sin uppfattning om att det internationella samfundet i större utsträckning borde överlåta ansvaret för *Maritime Security* och implementering av FN:s resolutioner 1816 och 1846 till Östafrikas kuststater och att ägna större kraft åt att stödja deras uppbyggnad av marin förmåga, samordnat genom IMO.⁹⁹

Carafano, Weitz och Andersen rapport *Maritime Security: Fighting piracy in the Gulf of Aden and beyond*, tidigare beskriven i denna forskningsöversikt under huvudkategorin "Terrorism och piratverksamhet inom den maritima miljön", innehåller även ett avsnitt om behovet av regional diplomatisk respons. Författarna argumenterar, i likhet med Kraska och Wilson, för att överlåta det långsiktiga ansvaret för piratbekämpning i området kring Afrikas horn till regionala samverkansorganisationer. Carafano m.fl. ser dock framför sig ett bredare regionalt deltagande som inkluderar kuststater i västra delen av Indiska oceanen, Adenviken och Röda havet, men även ett vidare spektrum av uppgifter såsom fiskeri- och miljökontroll.

I likhet med Kraska och Wilson förutsätter Carafano m.fl. det internationella samfundets stöd i uppbyggnad av marin förmåga, då de föreslagna kuststaternas marina resurser och förmåga är otillräckliga för uppgiften. Carafano m.fl. lyfter även fram behoven av tillgodose dessa länders interoperabilitet med USA, tekniskt avseende länksystem för dataöverföring

⁹⁵ James Kraska är "guest investigator at Woods Hole Oceanographic Institution, a member of the faculty of the International Law Department at the Naval War College and previously served as Oceans Policy Adviser in the Joint Chiefs of Staff, Pentagon." <http://hir.harvard.edu/article-authors/james-kraska>. Nedladdat 2010-11-16.

⁹⁶ Brian Wilson är chef för "Navy legal office in Washington, D.C and previously served as Oceans Policy Adviser in the Office of the Under Secretary of Defense for Policy." <http://hir.harvard.edu/article-authors/brian-wilson>. Nedladdat 2010-11-16.

⁹⁷ Kraska, James, Wilson, Brian, 2009: Diplomatic Efforts Against the Gulf of Aden Pirates. *Harvard International Review*. <http://hir.harvard.edu/diplomatic-efforts-against-the-gulf-of-aden-pirates?page=0,2>. Nedladdat 2010-11-16.

⁹⁸ Kraska, Wilson: Diplomatic Efforts Against the Gulf of Aden Pirates. *Harvard International Review*, s. 2.

⁹⁹ Ibid, s. 3ff.

och taktiskt genom övningsverksamhet. Slutligen konstaterar författargruppen, i likhet med Kraska och Wilson, återupprättande av ett fungerande styre i Somalia är en förutsättning för stabilitet i regionen. För USA skulle detta enligt författargruppen, efter anhängan i FN:s säkerhetsråd, kortsiktigt kunna ta sig praktiska uttryck i stöd till Somaliska myndigheter i att ta kontroll över hamnområden som utnyttjas av pirater och att hävda Somalisk EEZ.¹⁰⁰

Slutsatser och förslag till fortsatt forskning

Med utgångspunkt i rapportens syfte att genom kartläggning av begrepp, lagstiftning och forskning inom området maritim säkerhet förarbeta frågorna "Vilka hot utgör terrorism i det internationella marina sammanhanget där Sverige kan tänkas verka?", samt "Vilka hot utgör piratverksamhet i det internationella sammanhanget där Sverige kan tänkas verka?", kan vissa orsakssamband konstateras och några slutsatser dras.

Internationell handelssjöfart, med sin huvudroll av befaktning av stora volymer och tunga laster i det globala handelssystemet, förefaller ha utgjort ett säkerhetsmässigt mycket begränsat reglerat område innan händelserna i USA den 11 september 2001. Tankar om att utnyttja fartyg i storskaliga terroristattacker eller att införselhamnar i sig skulle kunna utgöra mål för terrorattacker förefaller ha bedömts som orealistiska eller otänkbara. Handelssjöfarten förefaller ha eftersträvat optimering av lastflöden, medan myndigheter på säkerhetsområdet fokuserat på navigationssäkerhet, miljöskydd och sjöräddning (åtgärder vilka huvudsakligen sorteras under det engelska begreppet *safety*).

Efter en omedelbar omvärdering av hotbilden beskriver litteraturen världssamfundets konstaterande av marin handelssjöfart som en funktion i det globala transportsystemet med stor sårbarhet mot terroristattacker. Icke-statliga aktörer med bevisad förmåga att penetrera civil flygtrafiks säkerhetssystem och orsaka stor förödelse och skräck, bedömdes utan alltför stor svårighet kunna tillgripa fartyg med väsentligt större lastförmåga än inrikesflygplan. Därtill identifierades möjligheten att ombord fartyg kunna medföra massförstörelsevapen, med ett potentiellt oöverskådligt skadeutfall och svår påverkan på västvärldens ekonomi. USA anges som den starkast pådrivande aktören genom lanseringen av kriget mot terrorismen.

Världssamfundets åtgärder inom området *Maritime Security* beskrivs i litteraturen ha initierats snabbt och kraftfullt. Redan år 2004 var ett nytt globalt ramverk för *Maritime Security* implementerat genom tillkomsten av IMO:s ISPS Code. USA beskrivs som en fortsatt drivande aktör genom att implementering av omfattande nationell lagstiftning, etablering av United States Department of Homeland Security, upprättandet av sammansatta marina sjöstyrkor för att genomföra MSO och inkorporering av omfattande samverkansmekanismer mellan myndigheter, företag och internationella partners. USA:s säkerhetsambitioner förefaller ha gett effekter långt utanför landets gränser och medfört stora kostnader nationellt och internationellt. Med beaktande av sjöfartens uppenbara sårbarhet mot en storskalig terrorattack förefaller ett uteblivet agerande ha varit otänkbart även ur ett ekonomiskt perspektiv. Sverige, i likhet med resten av Europa, förefaller ha genomfört anpassningen till dessa krav på ett smidigt sätt.

¹⁰⁰ Avsnittet bygger på <http://www.heritage.org/Research/Reports/2009/06/Maritime-Security-Fighting-Piracy-in-the-Gulf-of-Aden-and-Beyond>, s. 17-22. Nedladdat 2010-11-16.

I kölvattnet av de marina delarna av kriget mot terrorismen och utökad övervakning och kontroll av maritima områden förefaller omfattningen av marin kriminalitet, med vapen-, drog-, och människosmuggling ha uppmärksammats på ett tydligare sätt. Därtill har ett traditionellt hot, sjöröveri eller piratverksamhet, nyetablerats mot handelssjöfarten i bl.a. Malacka- och i Bab el-Mandeb-sundet, Adenviken och utanför Somalias kust. Även mot detta hot har världssamfundet reagerat med lagstiftning, sammansatta marina sjöstyrkor, etablering av transitkanaler genom riskområden samt regler och anvisningar till redare och enskilda fartyg. Sverige har deltagit med såväl fartygsenheter som staber för ledning av EUNAVFOR under 2009 respektive 2010.

Jag drar därigenom slutsatsen att piratverksamhet och terroristbekämpning kommer att utgöra ett av flera dimensionerande hot för svenska marina stridskrafter vid uppträdande i en internationell maritim miljö.

Problemen och utmaningarna kring *Maritime Security* uppfattar jag vara långt ifrån lösta och realiteten är troligen att området under lång tid kommer att fortsätta att utvecklas och kräva stora insatser. Debatten kretsar kring utvärdering av de effekterna av snabba och kraftfulla säkerhetssystem som etablerats, med frågeställningar kring vilken nivå av *Maritime Security* som är tillräcklig och vilka aktörers säkerhet det är som tillgodoses. Den globala konjunkturedgången uppfattar jag ha medfört en större uppmärksamhet på säkerhetsåtgärdernas kostnad, med större krav på riskhantering och kostnadseffektiva säkerhetsinsatser. Undersökningen konstaterar också en internationell förändring av innebörden i begreppet *Maritime Security*, från att ha inneburit *sjöfartsskydd* till att omfatta skydd av medborgare och samhällsekonomi. Denna förändring förefaller ännu inte ha slagit igenom i svenska myndigheters tillämpning av begreppet.

På det säkerhetspolitiska planet uppfattar jag nya utmaningar växa fram i regionen kring den Indiska oceanen i en kamp om nationellt inflytande och resurser, kombinerat med hot inom den ekologiska sektorn och transnationell kriminalitet. Ett framgångskriterium i kampen för *Maritime Security* utgör samverkan och samarbete. Detta framgångskriterium framträder i litteratur och artiklar för alla ledningsnivåer, nationellt mellan myndigheter, myndigheter och sjöfartsnäring, stater, samt globala och regionala intresseorganisationer. Internationellt samarbete kring de juridiska aspekterna av piratverksamhet framstår också som nödvändigt för att överbygga svårigheterna att lagföra individer sysselsatta med maritim kriminalitet som piratverksamhet.

En djupare granskning och kategorisering av litteratur och artiklar som belyser detta framgångskriterium och tillämpning av den militära aspekten av *Maritime Security* – *Maritime Security Operations* – skulle med fördel utgöra nästa steg i en utökad och fördjupad forskningsöversikt. Därvid skulle även urvalet av tillgänglig litteratur, artiklar och styrdokument kunna förfinas och urvalsmängden utökas. För att stärka kunskapen om Östersjöregionen vore en kategorisering av litteratur, artiklar och debatt som tillvaratar tillämpning och utveckling av *Maritime Security* ur ett regionalt perspektiv en lämplig inriktning.

Referensförteckning

Litteratur

Andrén, Nils, *Säkerhetspolitik: analyser och tillämpningar*, 2., [omarb.] uppl., Norstedts juridik, Stockholm, 2002.

Buzan, Barry, Wæver, Ole & Wilde, Jaap de, *Security: a new framework for analysis*, Lynne Rienner, Boulder, Colorado, 1998.

Guan, Kwa Chong och Skogan, John K.: *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, New York, 2007.

Herbert-Burnes, Rupert, Bateman, Sam, Lehr, Peter: *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Auerbach Publications, Taylor & Francis Group, LLC, Boca Raton, 2009.

Jacobsson, Marie: *Om folkrätt och maritim säkerhet*. I *Kungliga Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift* 206:4, 2002.

Lagerdahl, Philip, *Maritim säkerhet – en fråga om samarbete*, Stockholm, Försvarshögskolan, 2010.

McNicholas, Michael: *Maritime Security: An Introduction*, Butterworth-Heinemann, Burlington, 2008.

Waldron, Jonathan K., Dyer, Andrew W., Rome Blank, *Maritime Security Handbook*, The Rowman & Littlefield Publishing Group, Inc., Maryland, 2005.

Wedin, Lars, "En maritim strategi för Sverige." I bihäfte till *Kungliga Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift*, Nr 5, 2008.

Özçayir, Z. Oya, Piracy part I, *The Journal of Maritime Law*, vol. 15, 2009.

Özçayir, Z. Oya, Piracy Part 2, *The Journal of Maritime Law*, vol. 16 2010.

Offentligt tryck

International Maritime Organisation, Legal Committee, Note by the Secretariat, 96th session, Agenda item 7, 20 August 2009.

International Maritime Organisation, Maritime Safety Committee, MSC 86/18/2, 3 March 2009.

International Maritime Organisation, Maritime Safety Committee, MSC.1/Circ.1337, 4 August 2010.

Proposition 2008/09:140. *Ett användbart försvar*.

Sveriges internationella överenskommelser, SÖ 2000:1: *Förenta Nationernas havsrättskonvention Montego Bay den 10 december 1982 och avtalet om genomförande av Del XI i denna konvention New York den 28 juli 1994.*

Statens Offentliga Utredningar 2003:72, bilaga 3, *Havet - tid för en ny strategi. Havsmiljökommissionens betänkande.*

Internetkällor

Australian Government, Productivity Commission. <http://www.pc.gov.au>. 2010-11-19.

Europaparlamentets och Rådets Förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:129:0006:0091:SV:PDF>. 2010-11-20.

EU-kommissionen. http://ec.europa.eu/transport/maritime/security/security_en.htm. 2010-11-02.

EUR-lex, Europeiska Unionens officiella tidning. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:129:0006:0091:EN:PDF>. 2010-11-11.

EUNAVFOR. <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission>. 2010-11-04.

Förenta nationerna. http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_25years/07unitar_doals_2007.pdf. 2010-11-11.

Förenta nationerna, United Nations Conference on Trade and Development. http://www.unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf. 2010-11-19.

Förenta nationerna. http://www.un.org/News/briefings/docs/2010/100610_Piracy.doc.htm. 2010-11-10.

Försvarsmakten. <http://www.forsvarsmakten.se/sv/Internationella-insatser/Eunavfor--Somalia/>. 2010-11-11.

International Maritime Organisation. <http://dagdok.org/fns-organisation/fns-fackorgan/imo.html>. 2010-11-14.

International Maritime Organisation. <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/Pages/SearchTheOnlineCatalogueSeaLibrary.aspx>. 2010-11-14.

International Chamber of Shipping/International Shipping Federation. http://www.marisec.org/BMP%20book_high.pdf. 2010-11-17.

Nato. http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm?#ocean. 2010-11-10.

Nato. <https://nsa.nato.int/protected/unclass/ap/aap6/AAP-6.pdf>, 2010-11-04.

OECD. Rapport: *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, 2003. <http://www.oecd.org/dataoecd/19/61/18521672.pdf>. 2010-11-19.

Royal Navy. http://www.royalnavy.mod.uk/operations-and-support/operations/united-kingdom-component-command-ukmcc/maritime-security-operations/*/changeNav/00h00100g00a009006/outputFormat/html/. 2010-11-03.

United Kingdom, Foreign and Commonwealth Office. <http://www.fco.gov.uk/en/global-issues/conflict-prevention/piracy/international-response.m> 2010-11-10.

US Navy. http://www.cusnc.navy.mil/cmfcmf_command.html. 2010-11-10.

US Navy. <http://www.cusnc.navy.mil/cmfcmf/150/index.html>. 2010-11-04.

US Navy. <http://www.cusnc.navy.mil/cmfcmf/151/index.html>. 2010-11-04.

US Navy. <http://www.navy.mil/maritime/noc/NOC2010.pdf>, 2010-11-04.

US Navy. http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=41687. 2010-11-11.

Carafano, James J., Richard Weitz och Martin E Andersen, The Heritage Foundation, "Maritime Security: Fighting piracy in the Gulf of Aden and beyond". <http://www.heritage.org/Research/Reports/2009/06/Maritime-Security-Fighting-Piracy-in-the-Gulf-of-Aden-and-Beyond>. 2010-11-16.

Cordner, Lee, The Australian National Centre for Ocean Resources and Security: *Maritime security in the Indian Ocean Region: Compelling and convergent agendas*. <http://aama.asn.au/download/AJMOAcatalogue.pdf>. 2010-11-16.

Goure, Daniel, the Lexington Institute: *The Importance of Maritime Interdiction Operations*. <http://proceedings.ndia.org/6100/goure.pdf>. 2010-11-11.

Kraska, James och Wilson, Brian, *Harvard International Review*: Diplomatic Efforts Against the Gulf of Aden Pirates. <http://hir.harvard.edu/diplomatic-efforts-against-the-gulf-of-aden-pirates?page=0,2>. 2010-11-16.

Laipson, Ellen, Pandya Amit, The Henry L. Stimson Center: *The Indian Ocean: Resource and Governance Challenges*. http://www.stimson.org/images/uploads/research-pdfs/Indian_Ocean-Chapter_6_Laipson.pdf. 2010-11-14.

Nincic, Donna J., *Journal of Energy Security*: Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security. http://www.ensec.org/index.php?option=com_content&view=article&id=180:maritime-piracy-implications-for-maritime-energy-security&catid=92:issuecontent&Itemid=341. 2010-11-16.

Russell, Llew, Shipping Australia Ltd., anförande vid MARSEQ's Combating Piracy Conference, Singapore, januari 2010. http://www.shippingaustralia.com.au/Portals/57ad7180-c5e7-49f5-b282-c6475cdb7ee7/Sp_MARSEQPiracy.pdf. 2010-11-16.

Russell, Llew, Shipping Australia Ltd., anförande vid National Shipping Industry Conference, Australien, juni 2009.
<http://www.shippingaustralia.com.au/DesktopDefault.aspx?tabid=123>. 2010-11-16.

Terry, James P: *Lawness in a failed state: the case for eradication piracy in Somalia*.
<http://www.smcm.edu/democracy/assets/documents/Lawlessness%20in%20a%20Failed%20State.pdf>. 2010-11-10.